

INCOTERMS 2010

Estas cláusulas comerciales presentaron – a comienzos del año en curso – una nueva versión que busca cubrir las características actuales que tienen las transacciones de exportación e importación. A continuación nos referiremos a estos parámetros que deben ser tenidos en cuenta en todos los procesos de negociación.

Estas reglas – acuñadas por la Cámara de Comercio Internacional (ICC) - se encargan de establecer las responsabilidades de las compañías exportadoras e importadoras en la entrega de la mercancía que está contemplada dentro de un contrato de compraventa. Asimismo se entienden como normas que evidencian las prácticas actuales del transporte internacional de carga; debido a esto los INCOTERMS se han consolidado como parte fundamental del lenguaje común del comercio mundial.

Las cláusulas en mención dependen de tres elementos fundamentales: el modo de transporte que se emplee, el producto que se esté comercializando y la forma en la que movilice la carga.

Asimismo los INCOTERMS están encargados de regular cuatro aspectos principales del contrato comercial internacional:

- Trámites de documentos aduaneros.
- Transmisión de los riesgos.
- Entrega de la carga.
- Distribución de los gastos.

Antes de hacer referencia a los cambios que trae la nueva versión de los INCOTERMS es importante explicar los términos que conforman estas cláusulas comerciales:

- **Término EXW:** El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en las instalaciones de este primero.
- **Términos F (FCA, FAS Y FOB):** El vendedor está encargado de entregar la mercancía a un modo de transporte seleccionado por el comprador.
- **Términos C (CFR, CIF, CPT y CIP):** El vendedor debe contratar el transporte sin asumir el riesgo de daño o pérdida de la mercancía ni los costos adicionales que puedan suceder luego de que ésta sea cargada y despachada.
- **Términos D (DAP, DAT y DDP):** El vendedor asume todos los costos y riesgos que se puedan presentar al llevar la carga al país de destino.

A partir del 1 de enero del presente año entraron en vigencia los **INCOTERMS 2010**. Dentro de los cambios más notorios que presenta esta nueva versión están:

- Pasaron de ser 13 a ser 11.
- Desaparecieron cuatro términos de la versión anterior (DES – *Delivered Ex Ship*, DAF – *Delivered At Frontier*, DDU – *Delivered Duty Unpaid* y DEQ – *Delivered Ex Quay*).
- Surgen dos nuevas cláusulas: DAT (*Delivered At Terminal*) y DAP (*Delivered At Place*).

- Cambió la clasificación, puesto que ahora se fundamenta en el tipo y modo de transporte que se emplee.

A continuación hacemos referencia a los grupos en los cuales están organizados los **INCOTERMS 2010**:

- Normas para todos los modos de transporte (incluido el multimodal): FCA, CIP, DAP, EXW, CPT, DAT y DDP.
- Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores (CFR, FAS, CIF y FOB).

Para un mejor entendimiento de estas cláusulas, profundizaremos en cada una de ellas:

EXW (Ex Works):

El vendedor efectúa la entrega cuando la carga es puesta a disposición del comprador en las instalaciones del primero o en otro lugar escogido. Adicionalmente, el vendedor no debe ubicar la mercancía en ningún vehículo ni debe despacharla para la exportación de la misma.

FCA (Free Carrier):

El vendedor entrega los productos a la persona asignada por el comprador para este fin; esta operación se puede realizar tanto en las instalaciones de la compañía vendedora como en otro lugar designado. Se recomienda que ambas partes aclaren el punto de entrega, dado que es allí donde se transmite el riesgo al comprador.

CPT (Carried Paid To):

El vendedor hace entrega de la mercancía a la persona designada por el comprador en el sitio indicado (si éste es acordado entre las partes). De igual forma el vendedor está encargado de contratar y pagar el transporte que se requiera para llevar la carga hasta el lugar establecido.

CIP (Carriage and Insurance Paid To):

El vendedor entrega la carga a la persona asignada por el comprador en un sitio acordado entre ambas partes y debe contratar y pagar los costos del transporte que se necesite para movilizar la mercancía hasta el lugar designado.

Esta cláusula establece que el vendedor está a cargo de la contratación del seguro contra el riesgo del comprador de daño o pérdida que puedan presentarse durante el transporte.

DAT (Delivered At Terminal):

El vendedor efectúa la entrega cuando la mercancía – tras ser descargada del medio de transporte de llegada – es puesta a disposición del comprador en la terminal asignada en el lugar o puerto de destino establecido; cuando se habla de terminal se hace referencia a sitios como muelles, estaciones de contenedores, almacén o terminal aérea, ferroviaria o carretera. El vendedor corre con todos los riesgos que se puedan presentar mientras la carga es llevada al sitio de destino designado y – posteriormente – es descargada en el mismo.

DAP (Delivered At Place):

El vendedor hace la entrega cuando la mercancía es puesta a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada (preparada para ser descargada en el lugar de destino seleccionado). El comprador corre con todos los riesgos que implique el transporte de la carga hasta el sitio en mención.

DDP (Delivered Duty Paid):

El vendedor entrega la mercancía cuando ésta es puesta a disposición del comprador, despachada para ser importada en los modos de transporte de llegada y preparada para su descargo en el sitio de destino escogido.

La compañía vendedora cubre todos los costos y riesgos que implique movilizar la carga hasta el lugar de destino y está obligado a despacharla tanto para su exportación como para su importación; asimismo debe pagar todos los derechos de estas transacciones comerciales y realizar todos los trámites aduaneros. Esta cláusula representa la máxima obligación para el vendedor.

FAS (Free Alongside Ship):

El vendedor realiza la entrega cuando la carga es ubicada al lado de la embarcación asignada por el comprador, en el puerto de embarque establecido. Los riesgos de daño o pérdida de la mercancía son transmitidos cuando ésta se ubica al costado del buque y el comprador debe asumir los costos que se generen a partir de ese momento. Se recomienda que ambas partes definan el punto de carga en el puerto de embarque designado, puesto que los riesgos y costos que se presenten hasta este lugar corren por cuenta del vendedor.

FOB (Free On Board):

La compañía vendedora entrega la carga a bordo del barco designado por el comprador (en el puerto de embarque seleccionado). El riesgo de daño o pérdida se transmite en el momento en el que la mercancía está a bordo de la embarcación; asimismo la empresa compradora cubre todos los costos a partir de ese momento.

CFR (Cost and Freight):

El vendedor entrega la mercancía a bordo del barco; los riesgos de pérdida o daño de la misma son transmitidos cuando ésta se encuentra a bordo de la embarcación. La firma vendedora está a cargo de contratar y pagar los costos y el flete requeridos para que la carga sea llevada hasta el puerto seleccionado.

CIF (Cost, Insurance and Freight):

El vendedor entrega la carga a bordo del barco y es en ese momento cuando son transmitidos los riesgos de daño o pérdida de la misma. Adicionalmente, es el vendedor quien contrata y paga el flete y los costos que estén implicados en el transporte de la mercancía hasta el puerto de destino asignado.

También es el vendedor quien contrata la cobertura de seguro contra el riesgo del comprador por daño o pérdida de la mercancía durante su transporte; es importante aclarar que dicha cobertura es mínima.

Según los expertos, el desarrollo de las transacciones internacionales de compraventa implica el transporte de la mercancía desde su origen hasta el lugar de destino; es por esto que los operadores deben tener pleno conocimiento del proceso que hace posible dicho desplazamiento: manipulaciones, seguros, transporte interior, el acto administrativo del despacho para la importación y exportación y el transporte principal. Todo este proceso es el que se conoce como cadena logística del comercio exterior.

Es comprensible entonces que sea necesario que tanto vendedores como compradores debe conocer los procesos, circunstancias, fases y características de cada operación para que puedan realizarla con total eficiencia.

Algunos elementos que son contemplados dentro de los **INCOTERMS** son:

- El transporte principal.
- El seguro de la mercancía.
- Las formalidades aduaneras de exportación.
- Los gastos de manipulación en destino, de acuerdo con el modo de transporte.
- La entrega en las instalaciones del comprador, entre otros.

En el Gráfico No. 1 se pueden ver detalladamente los **INCOTERMS 2010**.

GRÁFICO NO.1

Incoterms 2010											
Modalidad de Transporte	Mercancía Adicionada para su Venta	La Carga en el Almacén del Vendedor	Transporte Interior en Origen	Formalidades Aduaneras de Exportación	Gastos Manipulación en Origen	Transporte Principal	El Seguro de la Mercancía	Gastos Manipulación de Destino	Formalidades Aduaneras de Importación	Transporte Interior en Destino	Entrega de la Mercancía al Comprador
EXW Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FOB Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FRS Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FOB Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CFR Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CFP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CFR Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CFP Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DDP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Vendedor ■ Comprador ■

Nota: www.doctorlogistico.wordpress.com